

調査事業に係る事後評価記載様式

I 総合評価

全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

昭和40年代から住宅開発が進んだ生駒市では、今後10年程度の間には高齢化が急速に進展し市内の交通流動が大きく変化すると見込まれる中で、市民の生活と交通の実態を把握するとともに放置すれば行きつくと考えられる将来の姿を見通し、望ましい将来像を実現するために必要な公共交通計画について検討した。それを“LTP”(Local Transport Plan, 地域公共交通計画)という新しい枠組みの計画としてとりまとめた。なお、連携計画は、“LTP”に必要な項目を網羅し策定している。

II 連携計画策定調査の総合性・整合性

1 調査の範囲

① 当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

平成22年9月に市民の約10%(4,000世帯)を対象にアンケート調査を実施し、市民の生活および交通の実態について把握した。その結果や統計データ等に基づき、何も施策を実施しなければ行きつくと考えられる将来像を見通すことにより、生駒市において生起すると考えられる問題点や解決すべき課題の把握に努めた。

② 当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

法定協議会における議論や、将来像の見通しの作業などを通じ、高齢者の居住地と商業施設や医療機関の立地、高齢ドライバーの増加に対する駅前広場の整備のあり方など、公共交通以外の問題点が明らかになった。それらについては、市の関連部署に問題の内容を伝えるとともに、計画策定に際しても考慮した。

2 地域公共交通に関する目標の設定

① 地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。

上位計画である生駒市総合計画に示された交通やまちづくり、福祉に関する目標を踏まえ、また、市において示された「生駒市の地域公共交通に対する考え」(参考資料1)に基づき、連携計画において望ましい将来の姿(高齢者の居住、生活パターン、自動車や公共交通の利用のあり方など)を想定した。

また、市が関与して公共交通サービスを提供する際の基本方針、公共交通サービスを提供する地区の選定基準、運行費用に対する利用者・生駒市・沿線地域の負担のあり方などについて基準や目標を設定した。

② 上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

上述のとおり、地域の将来像は生駒市総合計画の目標を踏まえたものであるほか、その他の基準に関しては法定協議会において自治会の代表者の意見を聞いて検討したものである。

3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。

また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

市域の周辺部に広がる公共交通空白地域における乗合公共交通の導入、高齢化が急速に進展する住宅団地における既存路線バスの経路変更やバス停配置の見直しによるコミュニティバス化などにより、望ましい将来像の実現を目指している。また、財政負担の軽減を図るため、収支や採算性の基準を設け、利用状況によっては沿線地域の住民や自治会に負担を求める仕組みを検討している。このように、目標と事業の関係は合理的である。

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

<h3>Ⅲ 自立性・持続性</h3>
<h4>1 事業の実施に向けての準備</h4>
<p>① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。</p>
<p>事業の内容は、地域の実情に合わせて検討し、スケジュールは①生駒市が関与して公共交通サービスを提供すべき地区の選定基準を定め、②統計データやアンケート調査結果に基づく分析から該当する地区を抽出するとともに、③事業の優先順位や実施時期を決める基準を定め、④その基準に基づいて「直ちに検討に着手して2～3年後に公共交通サービスを提供する地区」「問題が顕在化する時期(概ね5年後、または10年後)に公共交通サービスを提供する地区」などに区分する、という形で具体化した。また、自治会から公共交通整備に関する要望があった場合は、上記の①・③・④の考え方に沿って同様に検討することとした。</p>
<p>② 事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。</p>
<p>利用者数や採算性については、計画段階で需要予測を行って把握している。 評価基準については、市の負担は運行費用の一定程度までとし、残りは利用者(運賃)および沿線住民・自治会等が負担するという基準を設定している。(市の負担の限度等については、今後検討する。)</p>
<p>③ 事業の実施主体が検討されたか。</p>
<p>事業の実施主体は、民間の公共交通事業者が実施しても採算がとれない等の理由により必要な公共交通サービスが効率的に提供できないような場合に、生駒市が実施主体となり運行業務は適切な旅客運送事業者に委託する考えである。</p>
<h4>2 事業の実施環境</h4>
<p>① 実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。</p>
<p>必要とする財源は、事前に運行費用および運賃収入を試算して生駒市の負担額を予測したうえで、所要額を市予算案に計上している。また、市としても、前述「生駒市の地域公共交通に対する考え」により市の姿勢を示すなど、当該予算案が市議会の議決を得られ、実証運行等の財源が確保できるよう努めている。</p>
<p>② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるか。</p>
<p>現段階では自治会に個別具体の計画案を提示する段階に至っていないため、住民等による自主的な利用促進などの動きは見られない。しかし、これまでに自治会から市役所に提出された運行等要望の中には、自治会でも協力する旨の記載が見られ、自主的な利用促進の動きに関する萌芽は感じられる。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

1 協議会における審議体制等

- ① 協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

協議会の規約に定めている。(参考資料2)

- ② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか(公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。)

協議会の委員には全市域の各地区の自治連合会長(5名)や公募市民(2名)が含まれている。また、平成23年1月から約1ヶ月間にわたってパブリックコメントを実施する。加えて平成22年9月に実施したアンケート調査でも、公共交通の整備に関する意見を調査している。

2 協議会における審議

- ① 調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

平成21年度(11月)に法定協議会を設置し、平成22年12月までに6回の会議を開催している。各会議においては全体のスケジュールに従って協議を進めており、協議会は適切に開催されている。

- ② 協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。

協議会の傍聴は可能である。また、会議資料や議事録についても、市ホームページにおいて開示している。

3 地域関係者の実質的な合意形成

- ① 地域公共交通に関する目標(案)やそれを達成するための事業(案)等について地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

上述のとおり、自治連合会の会長が協議会に参画し、意見交換しているほか、計画検討を進める上で必要に応じて委員や旅客運送事業者の意見を聴取しており、地域関係者との合意は形成されていると考えている。

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。